



**DETALJREGULERINGSPLAN**

# Oppsummering av innspill etter varsel om oppstart av planarbeid med kommentarer fra forslagsstiller

Fv. 118 Ny Sarpsbru

**20. NOVEMBER 2023**



» Oppsummering av innspill etter varsel om oppstart av planarbeid med kommentarer fra forslagsstiller

Tittel: Oppsummering av innspill etter varsel om oppstart av planarbeid med kommentarer fra forslagsstiller

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Forfatter: Viken fylkeskommune

Første gang opprettet: 20.11.2023

Saksnummer: 2022/18483

Fotograf: Lene Lie Hermansen

Oppstart av planarbeidet ble varslet med avisannonse i Sarpsborg arbeiderblad 19.08.2023. Brev ble sendt ut til berørte og offentlige etater 21.08.2023, samt at dokumenter og varsling ble publisert på nettsidene til Sarpsborg kommune og Viken fylkeskommune. Frist for innspill var 20.09.2023. I varslingsperioden ble det avholdt åpent møte 31.08.2023 ved Fylkeshuset i Sarpsborg.

Det kom 17 innspill etter varsel om oppstart. Disse er oppsummert og kommentert i tabell i dette dokumentet.

Innspillene er nummerert i liste under, sortert etter når innspill ble mottatt og arkivert i arkivsystemet til fylkeskommunen.

1. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (22.08.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-45)
2. Borg Havn IKS (07.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-46)
3. Mattilsynet (13.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-48)
4. Elvia AS (14.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-49)
5. Hanna Gansmoe (18.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-52)
6. Bane NOR SF (18.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-53)
7. Statsforvalteren i Oslo og Viken (18.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-54)
8. Tone Synnøve Faale (19.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-56)
9. Fortidsminneforeningen, Sarpsborg og Rakkestad lokallag (18.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-57)
10. Sørliie Gruppen (18.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-58)
11. Borregaard AS (19.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-59)
12. Henning Blindheim (19.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-60)
13. Hafslund Eco Vannkraft AS (19.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-62)
14. Norges vassdrags- og energidirektorat (22.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-64)
15. Viken fylkeskommune (29.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-66)
16. Nedre Glomma Elveeierlag (29.09.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-67)
17. Statens vegvesen (05.10.2023, arkivsaksnr. 2022/18483-68)

1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Forslagsstillers kommentarer
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har sendt et automatisk generert svar der de viser til at det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet ivaretas i plansaker. DSB ber likevel om å bli kontaktet direkte i høring av planen dersom plansaken omfatter areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet.	Veiprosjektet ligger innenfor hensynssonen for storulykke knyttet til Borregaard fabrikker. Selv om forholdet til storulykkesforskriften anses avklart gjennom vedtak av kommunedelplanen Borg bryggerier—Klavestad, vil vi sende forslag til detaljreguleringsplan til DSB under offentlig ettersyn.
2	Borg havn IKS	Forslagsstillers kommentarer
	Borg Havn er positiv til at det igangsettes planprosess med sikte på å få på plass en ny bru. De ber om at det legges en god plan for trafikkavvikling i byggeperioden.	Det vil bli utarbeidet en plan for anleggsgjennomføring som blant annet vil omfatte trafikkavvikling i anleggsfase.

3	Mattilsynet	Forslagsstillers kommentarer
	<p>Mattilsynet er statlig sektormyndighet for drikkevann. Sarpsborg kommune har flere kritiske vann- og avløpsledninger samt trykkøkningsstasjoner innenfor planområdet. Det er derfor svært viktig at det gjennomføres en kartlegging av eksisterende VA-nett, og en eventuell plan for omlegging eller reetablering av ny VA-infrastruktur må håndteres som del av planprosessen.</p>	<p>Dette vil bli ivaretatt i samråd med Sarpsborg kommune i planprosessen.</p>
4	Elvia AS	Forslagsstillers kommentarer
	<p>Elvia har anleggs- og områdekonsesjon i Sarpsborg kommune, og har elektriske anlegg innenfor planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for Elvia å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av atkomst til anleggene. Elvia har videre oversendt opplysninger om hvor de ulike anleggene er og hvilke krav som gjelder for de ulike typene anlegg.</p>	<p>Dette vil bli ivaretatt i samråd med Elvia i planprosessen. Det vil bli nødvendig med omfattende omlegginger av ledninger i grunn og tilgjengeligheten i anleggsperioden vil variere.</p>
5	Hanna Gansmoe	Forslagsstillers kommentarer
	<p>Gansmoe er beboer på Tarris, og ber Sarpsborg kommune og Viken fylkeskommune legge bort løsningen fra kommunedelplanen (MIDT-7) da dette alternativet ikke lenger har relevans for veiprojektet siden Bane NOR har lagt utbyggingen av dobbeltsporet på is.</p>	<p>Kommunal- og moderniseringsdepartementets beslutning om alternativ MIDT-7 i kommunedelplanen for Borg bryggerier— Klavestad gjelder uavhengig av om Bane NOR skal bygge dobbeltspor nå eller på et senere tidspunkt.</p>
	<p>Hun gir også uttrykk for at det å bo på nåde og ikke vite hva eller hvor hjemmet vil være i framtiden er en smertefull opplevelse.</p>	<p>Vi har stor forståelse for at det skaper utrygghet og ubehag å vite at boligen man bor i forventes innløst og revet. Vi vil tilstrebe å gi de som blir berørt god og løpende informasjon. Grunneier vil bli fulgt opp av grunnnerverver i fylkeskommunen (FK).</p>
6	Bane NOR SF	Forslagsstillers kommentarer
	<p>Bane NOR påpeker at de ikke har noen aktive planprosjekter innenfor planområdet, og at utbygging over Sarpsfossen ligger langt fram i tid, men tiltak på Sarpsborg stasjon kan likevel komme tidligere. Nasjonal transportplan som kommer våren 2024, vil si mer om hvilke jernbanestrekninger som skal prioriteres i de neste periodene.</p>	<p>At det ikke er mulig å gå videre med en felles reguleringsplan er en ulempe for fylkeskommunen, men også for Bane NOR når/hvis de skal detaljregulere nytt dobbeltspor en gang i framtiden.</p>



<p>Videre påpeker Bane NOR at det er viktig at veiprojektet tar hensyn dagens jernbane, og at det ikke må legges opp til løsninger som kan medføre ulemper eller økte risikoer for eksisterende bane. De anbefaler at ROS-analysen vurderer viktige jernbanehensyn spesifikt og at tiltakshaver tilknytter seg nødvendig jernbanekompetanse. Videre viser Bane NOR til regelverk for nærføring og kryssing av jernbane, og minner om at togfrie perioder må bestilles lang tid i forveien.</p>	<p>Ivaretagelse av eksisterende jernbanespor er et viktig premiss i planarbeidet. Anleggsvirksomheten for ny Sarpsbru vil påvirke jernbanen og drift av dagens spor. Det vil bli jevnlig dialog med Bane NOR om dette.</p>	
<p>Bane NOR presiserer at også vedtatt kommunedelplan for framtidig IC må ivaretas i planarbeidet, og ber om at endringer fra overordnet plan og konsekvenser av disse for framtidig bane belyses og at avbøtende tiltak vurderes.</p>	<p>Vi har lagt inn framtidig dobbeltspor i henhold til vedtatt kommunedelplan i vårt plangrunnlag og vil i størst mulig grad ta hensyn til dette i vårt planarbeid. At Bane NOR ikke har anledning til å planlegge og bygge nytt dobbeltspor samtidig med vårt veiprojekt gjør imidlertid at vi må planlegge ut fra konseptet «vei før bane» slik det er beskrevet i kommunedelplanen. Dette konseptet innebærer at veien må bygges om på Hafslundsiden den dagen Bane NOR ev. bygger ut dobbeltsporet. I planarbeidet vil vi sørge for at en slik ombygging vil være mulig. Konsekvenser for framtidig bane vil bli belyst. FK vil ha jevnlig dialog med Bane NOR.</p>	
<p>Bane NORs eiendommer skal reguleres til jernbane, og planen må gi anledning til at dagens bruk, drift, vedlikehold og utvikling kan videreføres uten hindringer.</p>	<p>Dette vil bli ivaretatt i plankart og bestemmelser.</p>	
<p><b>7</b></p>	<p><b>Statsforvalteren i Oslo og Viken</b></p>	<p><b>Forslagsstillers kommentarer</b></p>
	<p>Statsforvalteren i Oslo og Viken (SFOV) legger til grunn at planarbeidet for veiprojektet i størst mulig grad samordnes med pågående søknad om Sarp 2 kraftverk.</p>	<p>I henhold til kommunedelplanen for Borg bryggerier—Klavestad er alternativ MIDT-7 i konflikt med et framtidig Sarp 2 kraftverk. Kommunal- og moderniseringsdepartementet la ikke avgjørende vekt på denne konflikten da de vedtok planen, men viste til at dette vil være en problemstilling som bør vurderes ved senere detaljplanlegging av løsninger for vei og bane. FK er i jevnlig dialog med Hafslund Eco AS som jobber med søknaden om Sarp 2 med sikte på at både veiprojektet og kraftverket skal kunne realiseres. Vi kan imidlertid ikke gjøre fordyrende tilpasninger i veiprojektet, jf. at veiprojektet skal bompengefinansieres.</p>

<p>SFOV forventer videre at planleggingen prioriterer tilrettelegging for sykkel, gange og kollektivtrafikk.</p>	<p>Å bedre framkommeligheten for sykkel, gange og kollektivtrafikk er et hovedmål med tiltaket som skal planlegges.</p>
<p>I oppdatert nasjonal jordvernstrategi (2023) er jordvernmålet skjerpet, og det gir svært lite handlingsrom for de enkelte prosjektene til å omdisponere jordbruksareal til andre formål. Omdisponering av dyrka mark skal holdes på et absolutt minimum. Dersom matjord berøres, må det utredes om og ev. hvordan matjord kan benyttes til jordforbedring eller nye jordbruksarealer. Landbruksmaskiners atkomst til arealene må sikres.</p>	<p>Matjord vil bli berørt av vei-prosjektet, men vi vil tilstrebe at beslaget av matjord blir så lite som mulig. Det vil bli utarbeidet matjordplan. Atkomst til landbruksarealer vil bli sikret gjennom planforslaget.</p>
<p>Planforslaget må redegjøre for virkning på naturmangfold og vannmiljø, og det skal i 100-metersbeltet langs vassdrag tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmenne interesser.</p>	<p>Veitiltaket er konsekvensutredet gjennom kommunedelplanen, men vi vil sørge for at vurdering av relevante KU-temaer blir en del av planbeskrivelsen.</p>
<p>SFOV viser ellers til sin uttalelse til kommunedelplanen om tema som masseforvaltning, forurensningsfare, vannmiljø og støy, og presiserer at tiltakene det planlegges for kan kreve tillatelse etter annet lovverk.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)</li> <li>• Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (2014)</li> <li>• Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)</li> </ul>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p><b>8</b>      <b>Tone Synnøve Faale</b></p>	<p><b>Forslagsstillers kommentarer</b></p>
<p>Faale er eier av St. Marie gate 14B som inngår i det varslede planområdet. Hun er bekymret for forringelse av verdien på eiendommen, og for fremtiden både økonomisk og forhold til bosted. Hun ønsker tidlig avklaring av hvor stor sannsynlighet det er for at eiendommen erverves.</p>	<p>Det er uavklart så tidlig i planprosessen i hvor stor grad Faale berøres. I hovedsak vil det avhenge av valgt kryssløsning for fv. 109/118. Per nå kan det se ut som huset ikke berøres direkte av permanent løsning, men at det vil bli noen ulemper/endringer for atkomst o.l. i anleggsfasen. Grunneier vil bli fulgt opp av grunnerverver i fylkeskommunen (FK).</p>
<p>Videre ber Faale om informasjon knyttet til grunnforhold, kulturminner, miljøgifter i grunnen, støy og svevestøv i anleggsfasen samt infrastruktur for eiendommen (atkomst, VA, strøm og internett). Hun har forståelse for at ikke alle spørsmål kan besvares enda, og ser fram til ny Sarpebru og</p>	<p>Nevnte tema vil avklares og belyses i løpet av planprosessen.</p>

	forskjønnning av området i Borregaardsbakken i fremtiden.	
<b>9</b>	<b>Fortidsminneforeningen, Sarpsborg og Rakkestad lokallag</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Fortidsminneforeningen Sarpsborg og Rakkestad protesterer mot at det diskuteres bygging i området Tarris/Olavsvollen/Vaskerstua/Grinastua/middelalderbyen Sarpsborg. Foreningen krever at planarbeidet i sin nåværende form stoppes umiddelbart, og at det søkes en annen løsning. De viser til at inngrepene i kulturminner er en sak på nasjonalt nivå.	Departementet har besluttet at kommunedelplanen skal følge konseptet MIDT-7. Fylkeskommunen må følge denne beslutningen, og vil forsøke å ivareta gjenværende kulturminner på best mulig måte.
<b>10</b>	<b>Sørliie Gruppen</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Sørliie Gruppen eier Statsminister Torps vei 1A. De ber om at muligheten for en kobling mellom det nye veiprojektet og dagens rv. 22 enten ved Sarpehaugen (høyden mellom Hafslund hovedgård og Hafslund-byggene i Statsminister Torps vei 1A) eller mot nåværende rundkjøring nordvest for Hafslund hovedgård vurderes. Dersom trafikken må oppom rundkjøringen ved Hafslund skole, vil det få store miljømessige og tidsmessige konsekvenser, og dette vil vare i mange år siden jernbaneutbyggingen er satt i bero.	En direkte kobling mellom ny fylkesvei 118 og dagens rv. 22 er ikke mulig å få til så lenge dagens bane ligger der den gjør og det skal gå trafikk på banen. Dette er blant annet begrunnet med at det er for store høydeforskjeller i området. Statens vegvesen har godkjent at trafikken vil gå oppom rundkjøring ved Hafslund skole, men det er riktig at det vil bli en lengre vei for trafikk som kommer fra Årum og skal mot Sarpsborg sentrum.
<b>11</b>	<b>Borregaard AS</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Borregaard er en hjørnestensbedrift som skaper mange arbeidsplasser og verdier. For at bedriften skal drive lønnsomt og med forutsigbare rammevilkår, må alle tiltak som berører deres område utføres uten at de hindrer virksomheten. De besitter geoteknisk informasjon og informasjon om lokale forhold som trafikk, hydrologi og områdestabilitet, og ønsker å bidra i planarbeidet for å sikre gode løsninger.	Fylkeskommunen er positive til at informasjon om grunnforhold og annet relevant deles.
	Bedriften har også mye informasjon om risiko- og sårbarhetsforhold på eget og tilgrensende områder, og regner med å bli involvert i ROS-analyser under planarbeidet.	ROS-analyse utarbeides som del av reguleringsplanprosessen, og vi samarbeider gjerne med Borregaard for å ivareta hensyn til fabrikkområdet i dette.
	Det er viktig at bedriftens funksjon og atkomst sikres under hele anleggsperioden.	Innspillet tas med i det videre planarbeidet.
	Gjennom Sarpsborg kommunes planarbeid for Rosenkrantz gate med nytt reisetorg og ny	FK kontakter Sarpsborg kommune for mer detaljer rundt vei for tømmertransport.

	strøksgate ses det blant annet på endret kjøremønster og redusert tungtransport gjennom sentrumsområdet. Dette berører Borregaards transportbehov til tømmermottaket på Opsund. Et tiltak for å omdirigere trafikken mot Opsund kan være aktuelt i forbindelse med reguleringsplanen for ny Sarpsbru. Kommunen og fylkeskommunen må se sammenhengen mellom disse planarbeidene, og aspektet bør inngå i en eventuell trafikkanalyse.	FK kan ikke ta ansvar for å regulere eller bygge tungtrafikkåre til ny atkomst til tømmermottak, men vi kan se om det er mulig å tilpasse der dette er gjennomførbart i sammenheng med reguleringsplanen for ny Sarpsbru forutsatt at det ikke fører til merarbeid eller økte kostnader for Viken.
<b>12</b>	<b>Henning Blindheim</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Blindheim er eier av St. Mariegate 20, som består av en næringsdel og en utleiebolig. Han ønsker tidlig avklaring av om eiendommen skal erverves. Dersom eiendommen ikke skal erverves, er det viktig at atkomst til eiendommen opprettholdes og at VA, strøm og fiber er sikret i byggefasen.	Det er uavklart så tidlig i planprosessen om og hvordan Blindheim berøres. Det vil avhenge av valgt kryssløsning for fv. 109/118. Per nå kan det se ut som huset ikke berøres direkte av permanent løsning, men at det vil bli noen ulemper/endringer i anleggsfasen. Grunneier vil bli fulgt opp i planprosessen.
<b>13</b>	<b>Hafslund Eco Vannkraft AS</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Hafslund Eco Vannkraft (HEV) planlegger et nytt kraftverk, Sarp 2, i Sarpsfossen. Høyden på veibrua, plassering av brufundament på Hafslundsiden og tidsplan for bruprosjektet bør tilpasses for å gjøre det mulig å bygge Sarp 2 kraftverk. Dersom høyden på brua blir 25 m over normalvannstand må inntakskanalen til Sarp 2 bygges før brua. En lavere bru enn dette vil ta bort muligheten for økt kraftproduksjon og bedre flomsikring.	Høyden på ny veibru er ikke endelig avklart. Høyden avhenger av flere elementer som blant annet behov for geotekniske tiltak, jernbane, brutype og kulturminnerettede hensyn. Hafslund Eco og FK har allerede en pågående møteserie med den hensikt å koordinere og informere begge parter gjennom planprosessen. Intensjonen er å tilrettelegge for både ny veibru og nytt kraftverk.
	HEV mener at foreliggende forslag til plassering brufundamentet på Hafslundsiden må endres ved at bruspenet forlenges og fundamentet trekkes godt inn på Hafslundsiden og vekk fra inntakskanalen. Det er ikke mulig å flytte inntakskanalen pga grunnforhold.	FK må plassere brufundament der det er mest fordelaktig for grunnforhold og kostnadsramme. I tillegg er det ikke ønskelig at fundamentet/pilar er i vann da dette vanskeliggjør drift/vedlikehold. Det er viktig at ny bru kan bygges uavhengig av et eventuelt nytt kraftverk. Gjennom vedtaket av kommunedelplanens alternativ MIDT-7 er det avklart at veien skal prioriteres foran kraftverket. I dialogmøter med Hafslund Eco har FK meldt fra at Hafslund Eco må vurdere justeringer og tilpasninger av nytt kraftverk til veibrua.
	En bruhøyde på 25 m krever at inntakskanalen til Sarp 2 bygges før ny veibru, og det jobbes iherdig for å rekke byggestart i 2026. Dette forutsetter imidlertid rekordrask konsesjonsbehandling, og	Det er ikke endelig avklart høyde på ny veibru, dette er en pågående prosess i reguleringsplanfasen. Anslått byggestart per nå for ny Sarpsbru er tidligst i 2027. Dette bør passe bra

	forutsetter også at HEV rekker å innhente nødvendige tillatelser etter jernbaneloven.	med anslått anleggsstart for Sarp 2 i 2026, og åpne for at ny inntakskanal kan bygges først.
	Når det gjelder fysiske krav som må ivaretas for å kunne gjennomføre drift og vedlikehold av det eksisterende Sarp kraftverk, viser HEV til informasjon om dette som ble sendt som høringsinnspill til kommunedelplanen, og som også er vedlagt innspillet til reguleringsplanarbeidet.	Planforslaget vil tilpasses så Sarp kraftverk kan sikres fortsatt drift både under anleggsfase og ved ferdig ny Sarpsbru.
	HEV mener det er samfunnsmessig rasjonelt å tilpasse brua til inntakskanalen for Sarp 2. Det som samlet sett er best for samfunnet, ikke det som er best i en myndighets behandling innenfor en sektor, bør være rettesnoren for alle myndigheters planlegging ved Sarpsfossen.	FK er enige i at det vil være til det beste for samfunnet å få til både nytt kraftverk og ny veibru. FK har imidlertid en økonomisk ramme, og veien skal finansieres gjennom bompenger. Midlene FK har kan ikke brukes til fordyrende tiltak for å tilrettelegge for nytt kraftverk. Ekstra midler for ytterligere tilpasninger må eventuelt komme utenifra som initiativ fra Hafslund Eco.
<b>14</b>	<b>Norges vassdrags- og energidirektorat</b>	<b>Forslagsstillerens kommentarer</b>
	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) viser til at plan- og bygningsloven stiller et gjennomgående krav til samfunnssikkerhet og vurdering av naturfare. Ved siste plannivå (reguleringsplan) er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring til byggefase. NVE anbefaler å bruke den informasjon og veiledning om arealplanlegging som er lagt ut på deres nettsider.	Informasjon og veiledere fra NVE brukes aktivt i planleggingen og fylkeskommune/plankonsulent er kjent med disse dokumentene.
	Planområdet ligger innenfor kjente fareområder for kvikkleire og innenfor kartlagt kvikkleiresone. Det må gjøres en utredning av sonen, som omfatter geoteknisk vurdering og eventuell oppdatering av sonens avgrensning og klassifisering. Videre må tilstrekkelig sikkerhet dokumenteres. Faren for områdeskred må avklares.	Det er gjort geotekniske undersøkelser i hele planområdet, pluss at det skal også gjøres i Glomma, og det gjøres vurderinger av områdestabilitet basert på disse. Tilstrekkelig sikkerhet vil bli dokumentert og ivaretatt som en del av planfasen.
	Planområdet ligger også i fare- og aktsomhetszone for flom. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til i planarbeidet. Krav til sikkerhet må dokumenteres. Ny bru må konstrueres slik at den ikke gi negativ påvirkning på strømningsforhold eller fører til oppstuvning av vann i en flomsituasjon. Også anleggsfasen må omfattes.	Ny Sarpsbru planlegges for 500 års flom, uten pilarer i Glomma. Hensyn til flom, eventuell oppstuvning og strømforhold vil ivaretas i planfasen. Vurderinger rundt disse temaene for anleggsfasen gjøres også i reguleringsplanprosessen.
	Ny bru bør i minst mulig grad føre til inngrep i vassdraget, og eventuelle ulemper eller skader på allmenne interesser i vassdraget må vurderes.	Ny bru planlegges uten søyler i Glomma. Det forventes ingen permanente inngrep i Glomma i forbindelse med ny veibru.



<p>Eksisterende og planlagte anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft må tas tilstrekkelig hensyn til i planarbeidet. NVE forutsetter at ny infrastruktur over Glomma, hverken i drift eller anleggsfase, vanskeliggjør drift og vedlikehold av eksisterende kraftanlegg i Sarpsfossen. Videre forutsetter NVE at planforslaget ikke kommer i konflikt med, eller vanskeliggjør, realisering av planlagt oppgradering av Sarp 2.</p>	<p>Tilrettelegging for fortsatt drift av Sarp kraftverk blir ivaretatt i planprosessen. Gjennom vedtaket av kommunedelplanens alternativ MIDT-7 er det avklart at veien skal prioriteres foran kraftverket. FK har en økonomisk ramme, og veien skal finansieres gjennom bompenger. Midlene FK har kan ikke brukes til fordyrende tiltak av hensyn til nytt kraftverk. Hafslund Eco og FK har dialog for å tilstrebe realisering av både nytt kraftverk og ny veibru. Realisering av Sarp 2 forutsetter samtidig bygging av kraftverk og bru.</p>	
<p>I planarbeidet må det tas hensyn til at det forventes flere og mer intense nedbørshendelser framover. Det må derfor være høy bevissthet rundt overvann og håndtering av dette.</p>	<p>Ny bru planlegges etter 500 års flom, i tillegg er det fokus på overvann i øvrig veinett. Dette vil bli ivaretatt i planarbeidet.</p>	
<p><b>15</b></p>	<p><b>Viken fylkeskommune</b></p>	<p><b>Forslagsstillers kommentarer</b></p>
<p>Viken fylkeskommune (VFK) viser til at det valgte alternativet MIDT-7 i kommunedelplanen er det som totalt sett var minst ille for kulturminner. VFK forutsetter at det arbeides fram løsning er som er i tråd med MIDT-7, men som samtidig er så skånsom som mulig for kulturminnene i området. Dersom planforslaget ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til kulturminnene, vil VFK (eventuelt Riksantikvaren, jf. underretningsplikten) vurdere innsigelse.</p>	<p>Planarbeidet bygger på det vedtatte alternativet MIDT-7. Som det framgår av kommunedelplanen skal det vedtatte alternativet optimaliseres både i horisontal- og vertikalplanet i det etterfølgende arbeidet med detaljreguleringsplan, og det er først gjennom reguleringsplanen at plassering og utforming av veianlegget med tilhørende funksjoner vil bli avklart. Det framgår videre at det i reguleringsfasen blir behov for ytterligere grunnundersøkelser, og at disse kan gi behov for andre tiltak enn det som er vist i kommunedelplanen.</p>	
<p>Bredden på gang- og sykkelveien ved Tarris er i strid med MIDT-7, og kan ikke aksepteres.</p>	<p>Bredder på gang- og sykkelveier er ikke en del av varslingsmaterialet. I kommunedelplanen er det ingen gang- og sykkelvei via Tarris, kun en gangatkomst til friområdet nord for vei- og baneanlegget. Kommunedelplanen la opp til at gang- og sykkelveien skulle følge dagens veitrasé, men nyere vurderinger av tilstanden på dagens bruer tilsier at dette ikke er en langsiktig løsning. Dette er grunnen til at gang- og sykkelveien i stedet foreslås lagt via Tarris.</p>	
<p>VFK ønsker at det utredes flere alternativer i reguleringsplanarbeidet slik at de ulike alternativenes påvirkning på kulturminneverdiene synliggjøres.</p>	<p>Denne delen av uttalelsen er skrevet før det ble besluttet av både Viken fylkeskommune og Sarpsborg kommune å gå videre med kun ett alternativ.</p>	
<p>Tarris går tapt, jf. kommunedelplanen. Som avbøtende tiltak for dette tapet må arbeiderboligen St. Olavs Vold settes i stand.</p>	<p>Det vil bli innarbeidet en rekkefølgebestemmelse om istandsetting av arbeiderboligen St. Olavs Vold i reguleringsplanen.</p>	

<p>VFK har innhentet innspill om området middelaldergrunnen fra Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU). NIKU vurderer at det ikke er aktuelt å gjennomføre avklarende undersøkelser nå, men at dette må vurderes når en vet mer nøyaktig hvor det vil være aktuelt med inngrep. NIKU peker på at potensialet for å finne kulturlag er størst i og ved Olavsvollen, men at det også kan finnes strukturer og kulturlag over hele området. NIKU viser videre til at restene etter Olavsvollen må beskyttes både fra fysiske inngrep og visuell skjemming fra nye konstruksjoner, men vurderer ikke høyden på ny bru som utilbørlig skjemmende.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>VFK har også innhentet innspill fra Norsk Maritimt museum (NMM) som vil kreve at det gjennomføres marinarknologiske registreringer. De anbefaler at forholdet til marine kulturminner blir klarlagt så tidlig som mulig i planprosessen.</p>	<p>Marinarknologiske registreringer vil bli bestilt.</p>
<p>For å få klarhet i hva som finnes av arkeologiske lokaliteter i planområdet er det nødvendig å gjennomføre en arkeologisk registrering. Avklaring av forholdet til fornminner bør gjøres tidligst mulig i planfasen.</p>	<p>Arkeologiske registreringer er bestilt.</p>
<p>Pilegrimsleden går gjennom planområdet. Selv om det er sannsynlig med omlegging noen steder, er det ønskelig at den holdes mest mulig slik den går i dag. Den må holdes åpen og farbar gjennom anleggsarbeidet, og den må vises i plankartet med tilhørende bestemmelse.</p>	<p>Pilegrimsleden følger eksisterende gang- og sykkelvei over Sarpsfossen og Tarris. Vi vil tilstrebe at det er mulig å gå og sykle forbi anleggsområdet.</p>
<p>Av nyere tids kulturminner nasjonal og regional interesse i planområdet viser VFK til det nasjonalt verdifulle KULA-landskapet Sarpsfossen-Borregaard-Hafslund, Hafslund hovedgård (fredet), Hafslund banevokterbolig (fredet), Tarris arbeiderboliger og brupilarene fra den opprinnelige jernbanebrua. Videre er det nyere tids kulturminner av lokal verdi i området, som Vaskerstua og trafo midt imot denne. Planarbeidet må ta mest mulig hensyn til de kulturminneverdier som gjenstår.</p>	<p>Planarbeidet vil i den grad det er mulig ta hensyn til nyere tids kulturminner.</p>
<p>Andre tema som trekkes fram i VFKs innspill til planarbeidet er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samfunnssikkerhet og beredskap</li> <li>• Medvirkning</li> <li>• Bomiljø</li> <li>• Barn og unge</li> </ul>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vannressursforvaltning</li> <li>• Forurensning og massehåndtering</li> <li>• Universell utforming</li> <li>• Landskap</li> </ul>	
	VFK ber om at innspillene tas med i det videre planarbeidet, som vil omfatte en rekke forhold som kan komme i konflikt med hverandre.	Innspillet tas med i det videre planarbeidet.
<b>16</b>	<b>Nedre Glomma Elveeierlag</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Nedre Glomma Elveeierlag (NGE) støtter behovet for å bedre forholdene for buss og myke trafikanter samt bedre trafikkavvikling i området. De savner fossens plass i forarbeidet til detaljreguleringsplanen, og ber om at god tilgjengelighet til fossen, tilstrekkelig vann til vannfallet og romslig besøksmulighet/ visitorsenter sikres i planen.	I reguleringsplanen legges det opp til at gang- og sykkelvei vil krysse Glomma i området der dagens bruer ligger. Siden biltrafikken vil være borte fra dette området, vil tilgjengeligheten til fossen bedres. De øvrige tiltakene i innspillet ligger utenfor fylkeskommunens ansvarsområde.
<b>17</b>	<b>Statens vegvesen</b>	<b>Forslagsstillers kommentarer</b>
	Statens vegvesen (SVV) ber i sin uttalelse om at reguleringsplanen redegjør for hvordan kravene til et universelt utformet transportsystem blir ivaretatt.	Innspillet tas med i det videre planarbeidet.
	Når det gjelder arealutnyttelse viser SVV til at transportsystemet bør fremme utvikling av kompakte byer, og at beslag av dyrka mark skal vurderes særskilt og reduseres i transportanlegg.	Matjord vil bli berørt av veiprojektet, men vi vil tilstrebe at beslaget av matjord blir så lite som mulig. Det vil bli utarbeidet matjordplan.
	Sammenhengende hovednett for sykkel er viktig for å øke andelen syklende. Planen må derfor vise hvordan den kan knyttes til rutenettet i Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad. Videre viser SVV til at riktig utforming av fysiske omgivelser kan fremme mer gåing, f.eks. vil snarveier kunne supplere resten av gangnettet.	Sykeltrasé over Sarpsfossen inngår i hovednettet for sykkel. Bedre framkommelighet for gående og syklende er et av hovedmålene for prosjektet. Vi vil se på muligheter for snarveier som del av planleggingen av løsninger for myke trafikanter.
	Planen må beskrive hvordan området betjenes av kollektivtrafikk, herunder gangforbindelser og avstander til stoppesteder. Behovet for nye holdeplasser og flytting/oppgradering av holdeplasser må utredes.	Innspillet tas med i det videre planarbeidet. Bedre framkommelighet for buss er et av hovedmålene for prosjektet.
	Det må utarbeides en trafikkanalyse for å utrede trafikale konsekvenser med tanke på dimensjonering, trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Selv om det gjennom Bypakke Nedre Glomma er vedtatt et mål om at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byene vokser og får flere innbyggere (nullvekstmålet), må	Det vil bli utarbeidet trafikkanalyse som grunnlag for dimensjonering av kryssløsninger og vurdering av hvor og hvor lange kollektivfelt planen bør tilrettelegge for. Det er lagt til 10 % vekst i trafikken for å sikre at løsningene er robuste og kan takle vekst i trafikk som ikke er omfattet av

<p>det vurderes om det i trafikkanalysen skal legges til grunn trafikkvekst. Ev. vekst må i så fall begrunnes. Det er i dag tre felt på rv. 22 mellom rundkjøringene ved Hafslund hovedgård og Hafslund skole. Trafikkanalysen må avklare om ett av disse feltene skal reserveres for buss og i så fall i hvilken retning det skal gå.</p>	<p>nullvekstmålet, dvs. næringstransport og gjennomgangstrafikk.</p>
<p>Trafikkstøy må utredes tidlig og nødvendige avbøtende tiltak må innarbeides i plan og bestemmelser. Luftforurensing bør utredes, og forurensningens betydning for planen må vurderes. Eventuelle avbøtende tiltak må innarbeides i plan og bestemmelser.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>SVV forutsetter at rv. 22 med kryss dimensjoneres for modulvogntog, og det bør vurderes om ikke det samme bør gjelde også for fv. 118. SVV skal godkjenne byggeplan for alle tiltak som berører rv. 22. For øvrig vises til håndbok N100 for dimensjonering og standardvalg. Eventuelle fravik fra vegnormal må identifiseres og søkes om tidlig.</p>	<p>Planarbeidet vil legge vegvesenets håndbøker og vegnormaler til grunn, og eventuelle fravik vil bli søkt om.</p>
<p>Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter. SVV peker i den forbindelse særlig på barn, og viser til at god trafikk- og arealplanlegging må ta hensyn til de yngste og deres behov.</p>	<p>Trafiksikkerhet er høyt prioritert og skal ivaretas for alle trafikanter, også barn og unge.</p>
<p>Av hensyn til trafiksikkerhet er det også viktig at veiens sideareal er utformet på en sikker måte, og SVV anbefaler at veiens sikkerhetssone reguleres til veiformål.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>
<p>Byggegrenser for å ivareta hensynet til trafiksikkerhet, vedlikehold og drift, framtidig arealbehov, og miljø bør innarbeides i plankart og bestemmelser.</p>	<p>Innspillet tas med i det videre planarbeidet.</p>